

# 北陸地域の現状と今後の方向性について

# 日本海沿岸地域のロケーションと対岸諸国

## <北東アジアへのゲートウェイ>



## <GDP成長率の伸び>

国名	国内総生産(GDP) 実質成長率(%)	
	2000年	2004年
中国(東北三省)	8.8	12.3
ロシア極東	N.A.	6.9
北朝鮮	1.3	2.2
韓国	8.5	4.6
モンゴル	1.1	10.7
日本	2.4	1.4

出所: ERINA

ただし、ロシア極東の値は「2003年の極東ロシアの経済概況」JETROのデータを使用。

\*「中国(東北三省)」は次の三省を指す。

- ・遼寧省
- ・吉林省
- ・黒竜江省

\*「ロシア極東」は以下の地域を指す。

- ・サハ共和国
- ・マガダン州
- ・チュコト自治管区
- ・ハバロフスク地方
- ・カムチャッカ州
- ・サハリン州
- ・アムール州
- ・ユダヤ自治州
- ・沿海地方

## <対岸諸国の経済概要(2004年)>

国名	総人口 (単位:万人)	名目GDP (単位:億ドル)	1人あたり名目GDP (単位:ドル/人)
中国(東北三省)	10,743	1,828	1,702
ロシア極東 (ロシア全国)	659 (14,350)	155 (5,814)	2,210 (4,043)
北朝鮮	2,271	208	914
韓国	4,808	6,801	14,162
モンゴル	253	16	636
日本	12,757	43,053	33,747

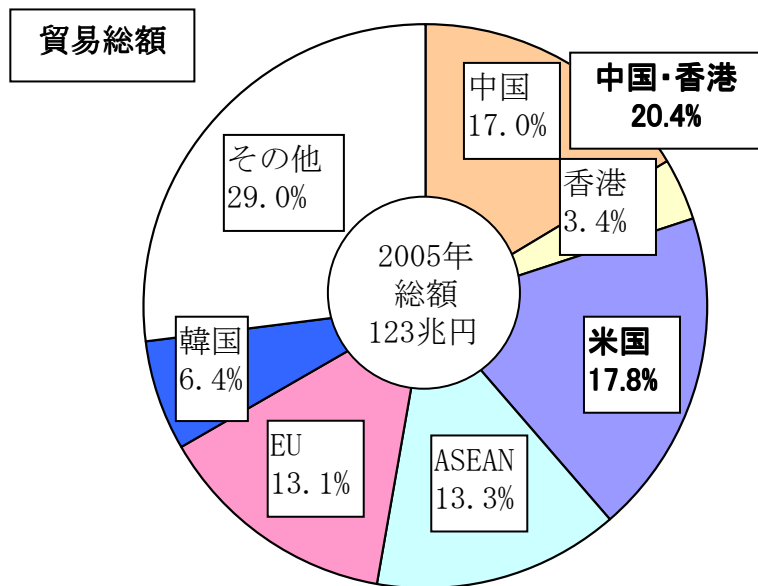
出所: ERINA

ただし、極東ロシアのGDPは2002年のデータを使用。

# 対中貿易の拡大

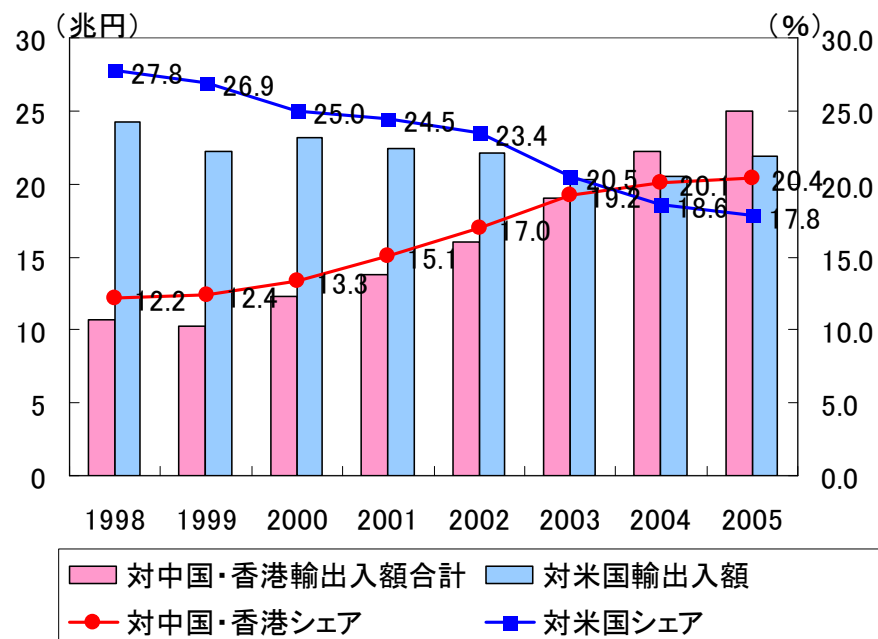
2004年に我が国と中国・香港の貿易総額合計が米国との貿易総額を上回った。

我が国貿易総額に占める国・地域別割合



貿易統計より整備局作成

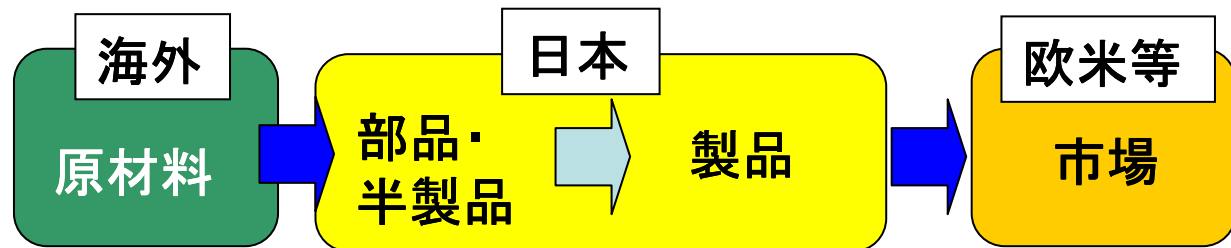
日本の対中国(香港含む)・米国貿易額の推移



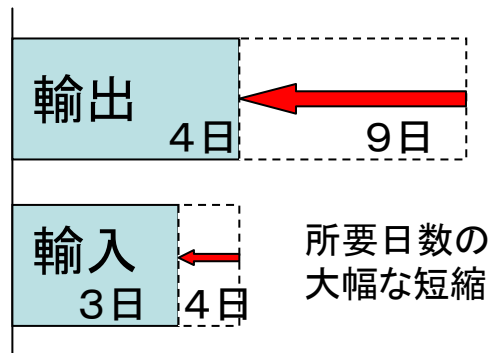
JETRO資料等より整備局作成

# 生産体制の国際分業化の進展

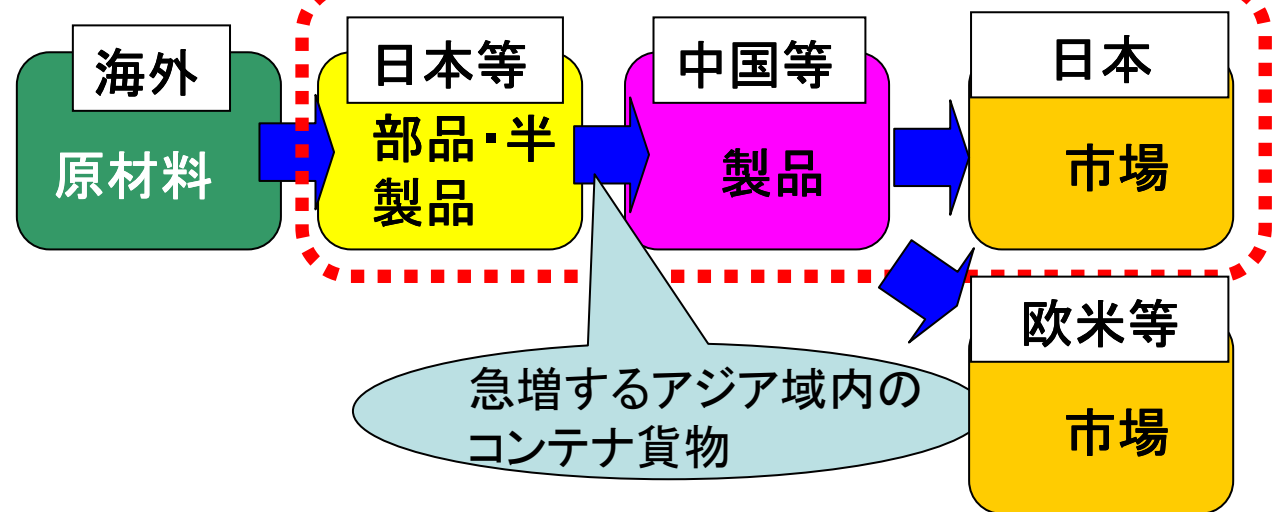
＜高度経済成長期頃＞



新潟と上海のダイレクト便  
航路開設効果



＜現在＞

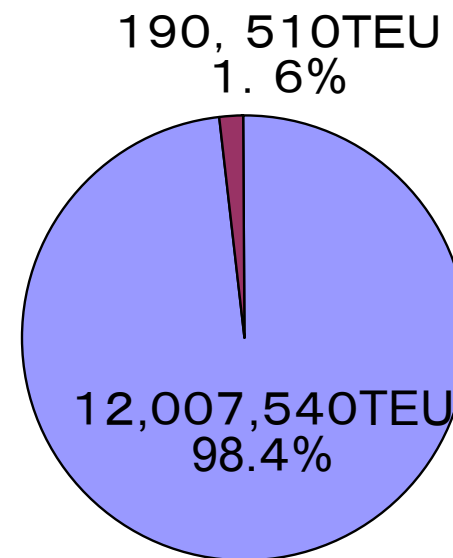
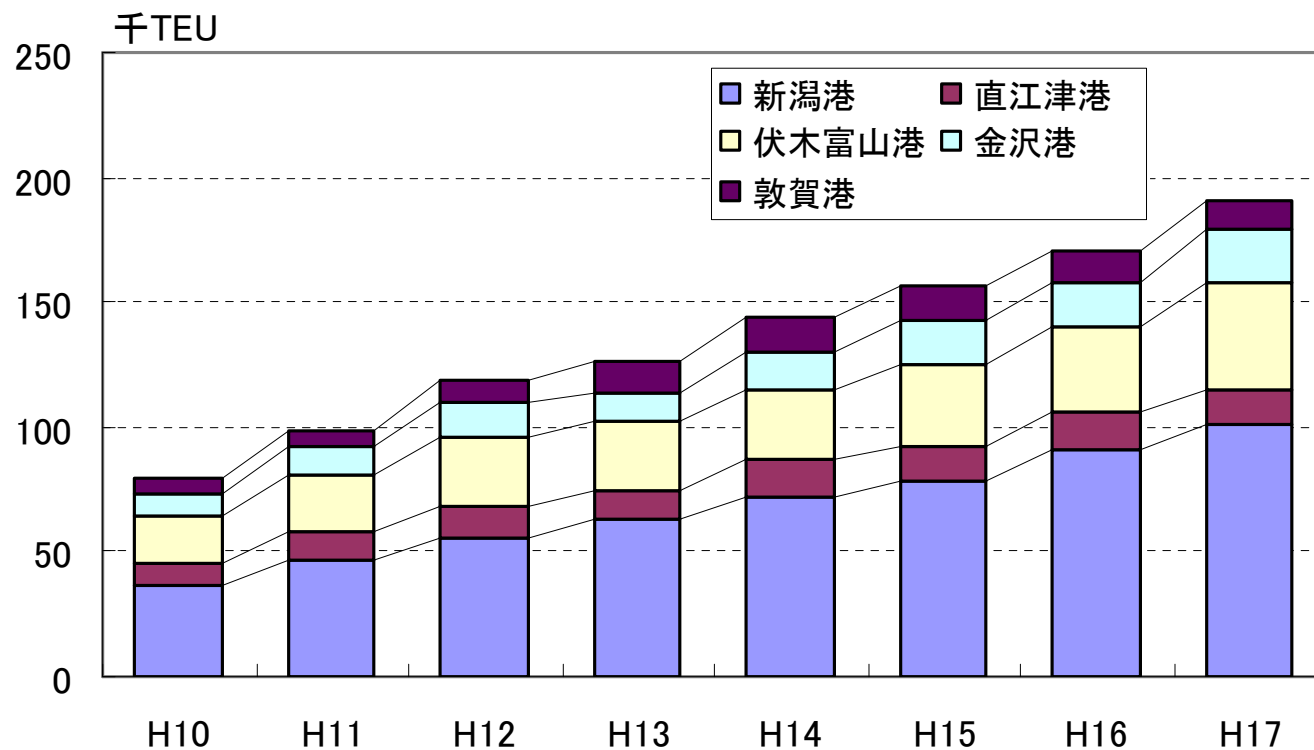


# 北陸地域の国際コンテナ取扱貨物量

全国に占める北陸の国際コンテナ貨物量の割合は低いが、近年急激に取扱貨物量は伸びている。

管内国際コンテナ取扱貨物量(港別:実入り)

平成17年全国外貿コンテナ取扱量に占める北陸の割合

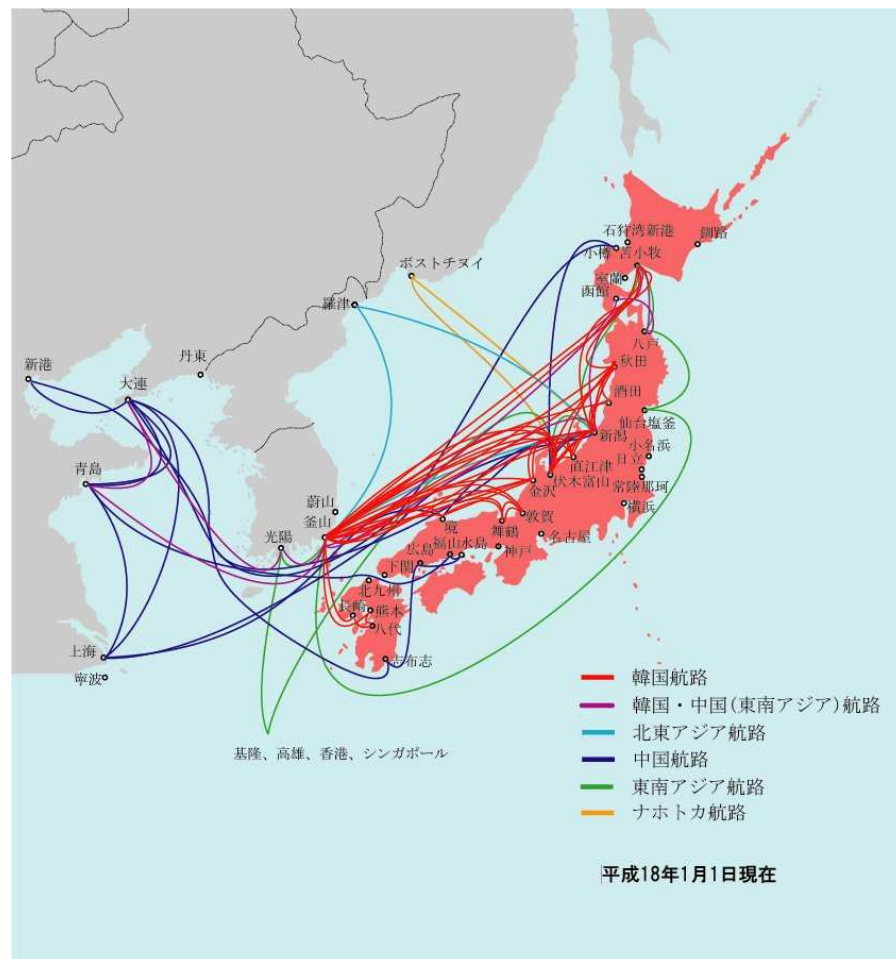


■ 全国(北陸を除く)  
■ 北陸

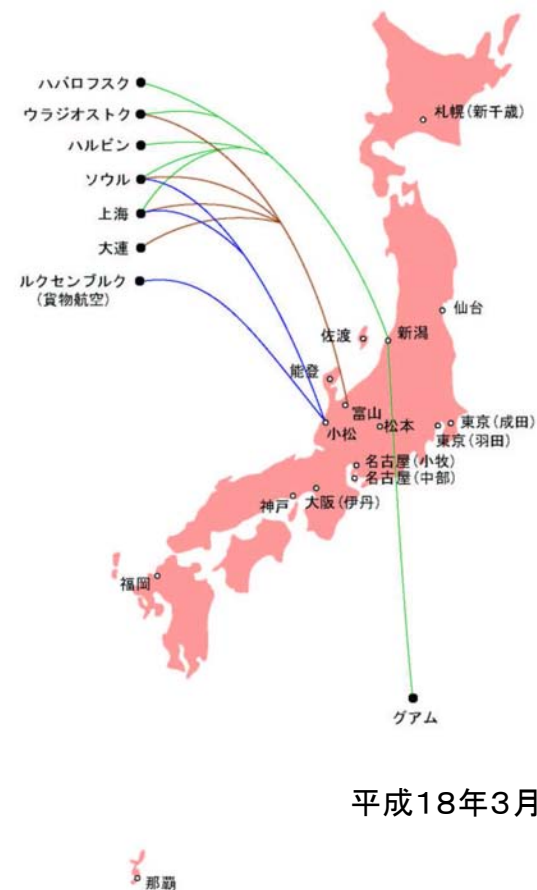
# 北陸地域の定期航路網（海路と空路）

北陸地域は東アジア地域を中心とした国際定期路線を有しているが運航頻度が少ない。

## 国際コンテナ定期航路網

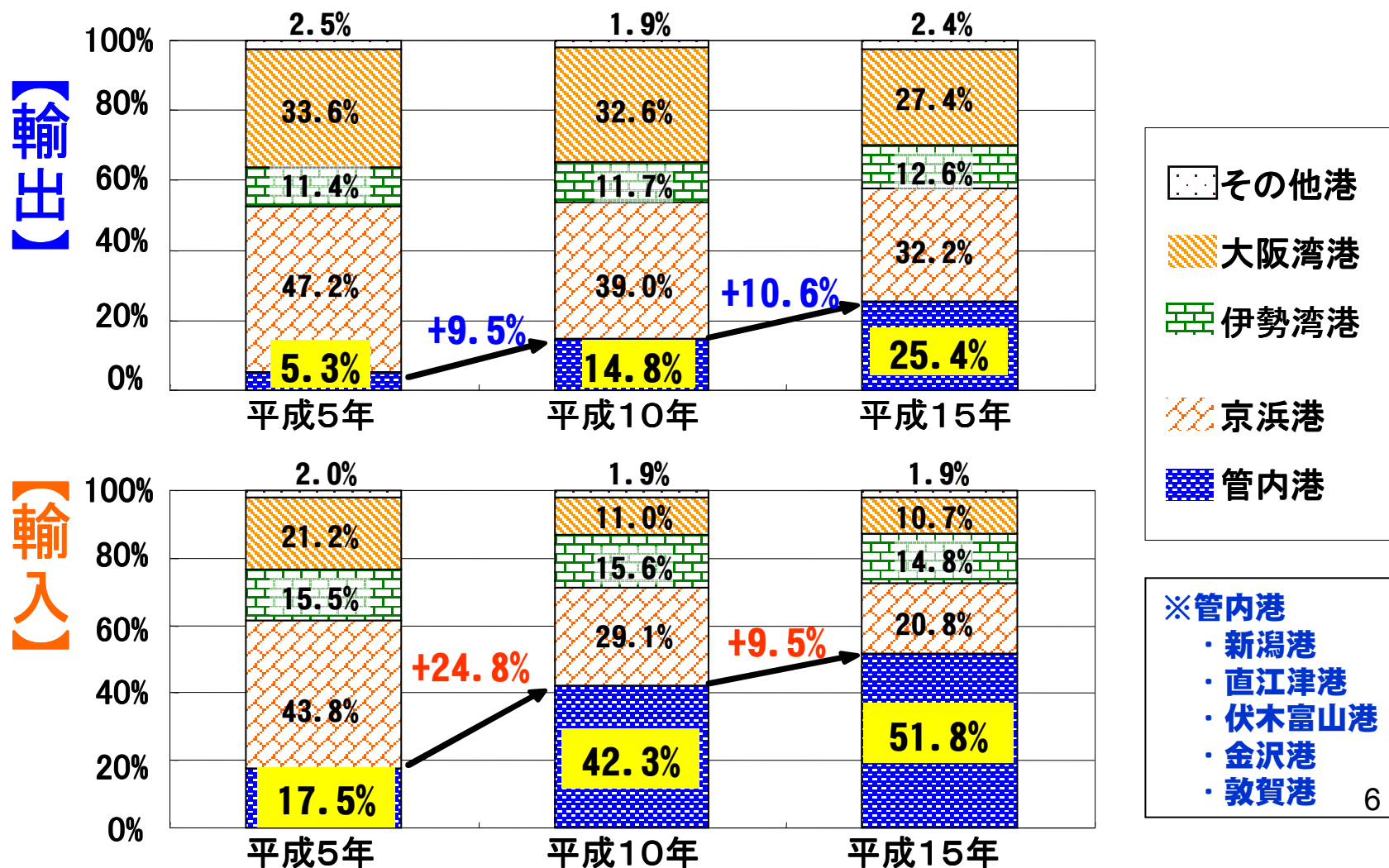


## 国際航空網



# 北陸地域のコンテナ貨物の港湾利用推移

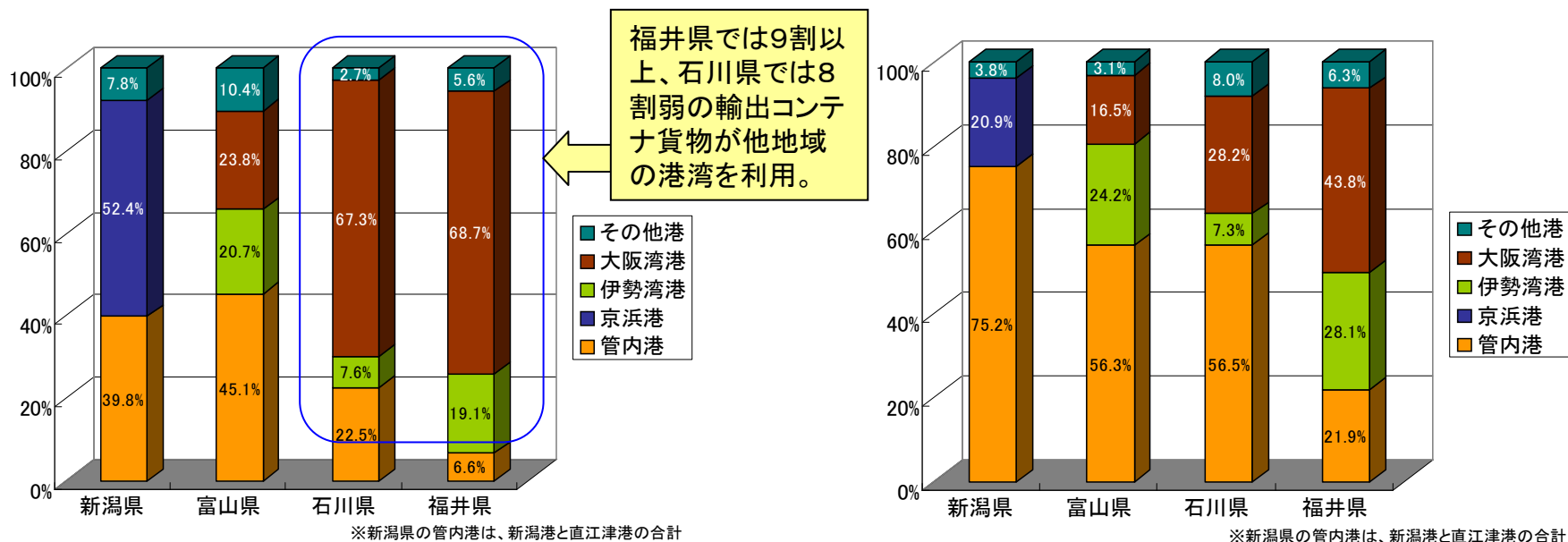
北陸地域で生産され輸出されるコンテナ貨物の多くが、京浜港や伊勢湾港、大阪湾港といった他地域の港湾を利用している。



# 県別に見たコンテナ貨物の港湾利用状況

北陸地域で生産され輸出されるコンテナ貨物の多くが、京浜港や伊勢湾港、大阪湾港といった他地域の港湾を利用している。

◆北陸地域のコンテナ貨物の港湾利用状況(輸出) ◆北陸地域のコンテナ貨物の港湾利用状況(輸入)



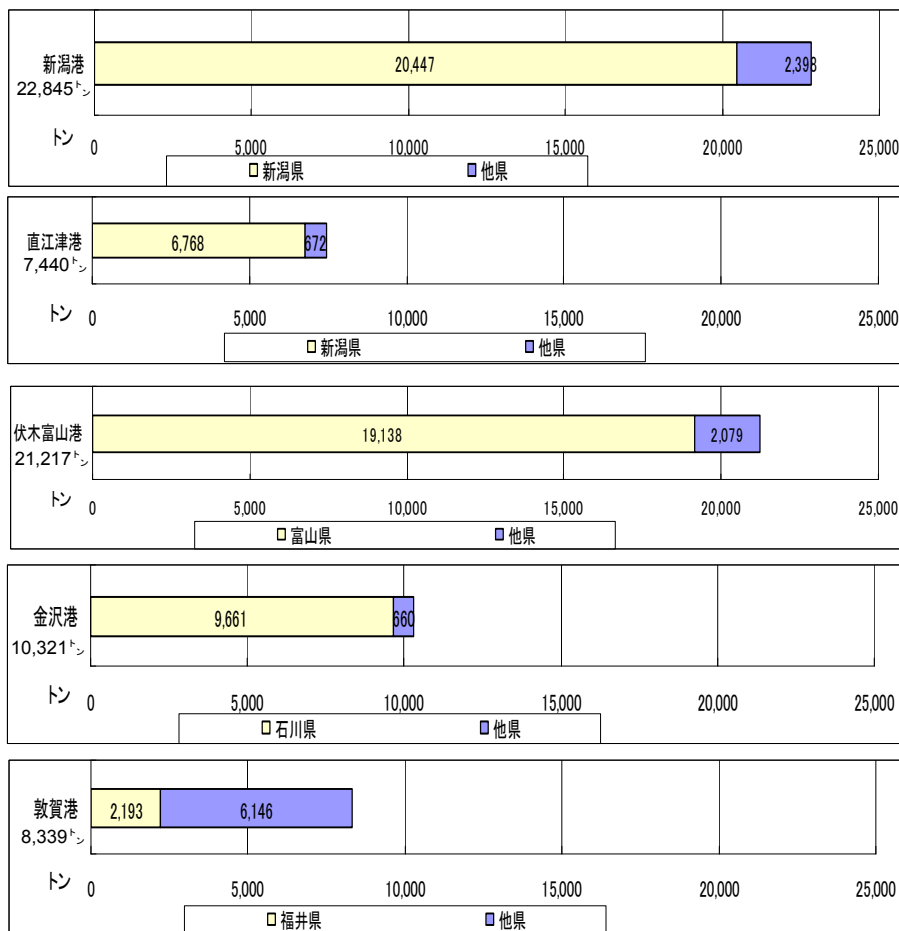
	輸出における利用港湾				輸入における利用港湾			
	1位	2位	3位	4位	1位	2位	3位	4位
新潟県	横浜港 (33%)	新潟港 (30%)	東京港 (18%)	直江津港 (10%)	新潟港 (72%)	東京港 (13%)	横浜港 (8%)	直江津港 (3%)
富山県	伏木富山港 (45%)	名古屋港 (21%)	神戸港 (15%)	大阪港 (8%)	伏木富山港 (56%)	名古屋港 (23%)	大阪港 (12%)	神戸港 (5%)
石川県	神戸港 (58%)	金沢港 (22%)	大阪港 (9%)	名古屋港 (8%)	金沢港 (57%)	大阪港 (20%)	神戸港 (8%)	名古屋港 (7%)
福井県	神戸港 (40%)	大阪港 (27%)	名古屋港 (19%)	敦賀港 (7%)	名古屋港 (28%)	神戸港 (22%)	敦賀港 (22%)	大阪港 (22%)



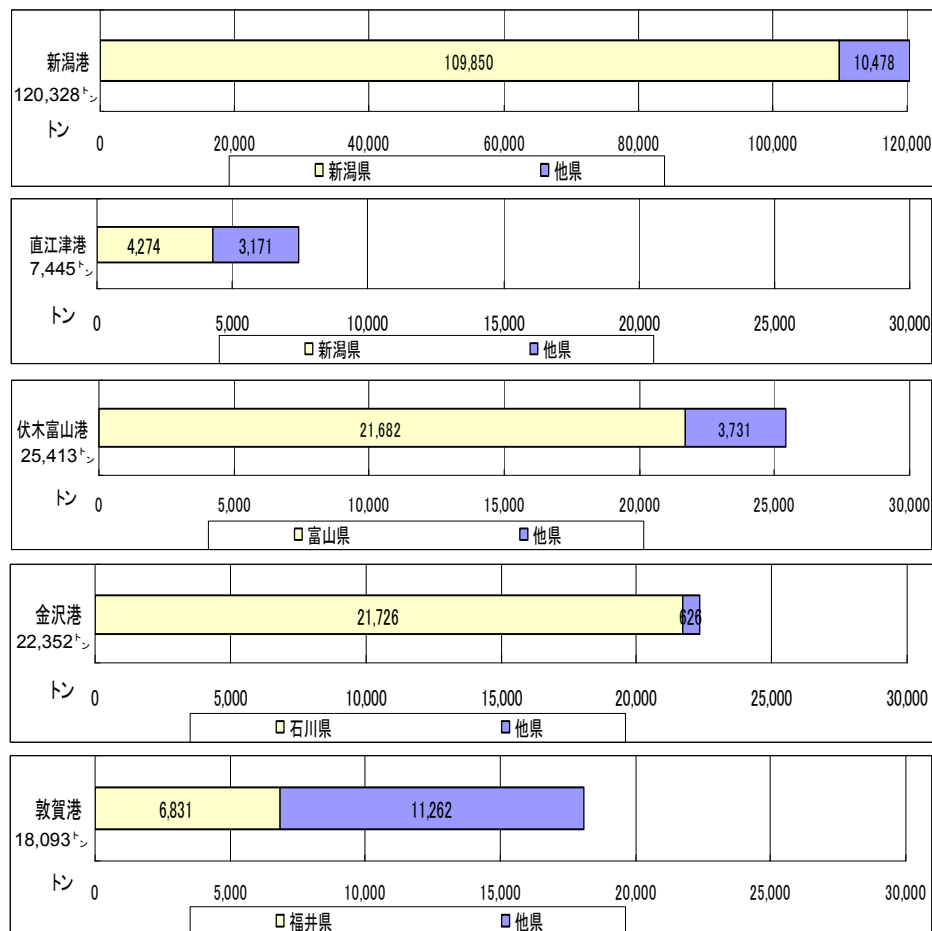
# 港湾別に見たコンテナ貨物の背後圏状況

北陸地域の港湾は、敦賀港を除き他県からの利用率は低調である。

◆北陸5港の背後圏動向(輸出)

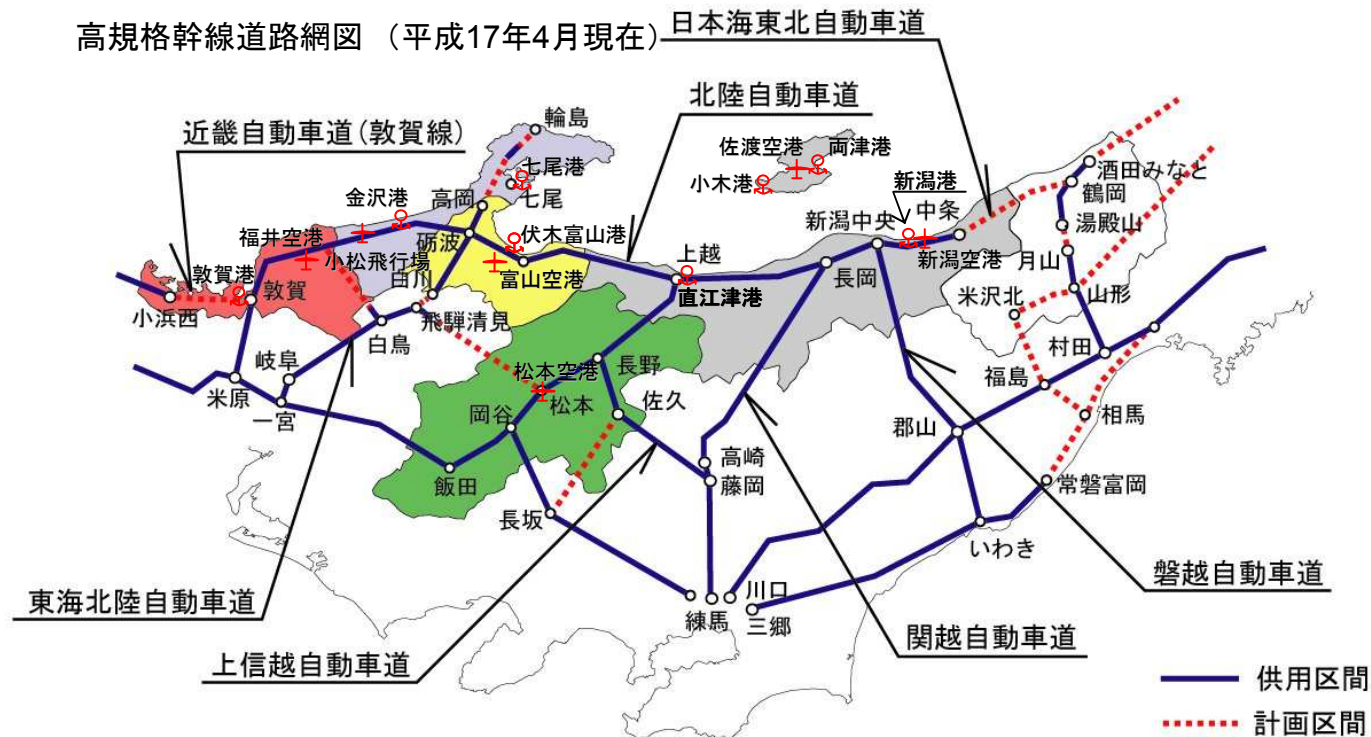


◆北陸5港の背後圏動向(輸入)



# 北陸地域の港湾・空港および高規格幹線道路のネットワーク

北陸地域の高規格幹線道路は、順次整備が進められており、2007年度には東海北陸自動車道が全線開通する予定である。



港湾		最寄ICと港湾までの距離・所要時間		
新潟港	東地区	新新バイパス「東港IC」	約1km	2分
	西地区	新潟バイパス「紫竹山IC」	約5km	10分
直江津港		北陸自動車道「上越IC」	約4km	7分
伏木富山港	富山地区	北陸自動車道「富山IC」	約11km	20-25分
	新湊地区	北陸自動車道「小杉IC」	約9km	20分
	伏木地区	能越自動車道「高岡北IC」	約8km	20分
金沢港		北陸自動車道「金沢西IC」	約3km	5分
		北陸自動車道「金沢東IC」	約6km	10分
敦賀港		北陸自動車道「敦賀IC」	約3km	5分

「社会資本整備によるアクセス性向上の効果」、北陸建設経済研究会

# 北陸地域の鉄道貨物ネットワーク

北陸地域で40ftISO規格コンテナの取扱いが可能な駅は新潟県の黒井駅で、20ftISO規格コンテナは同駅の外に新潟貨物ターミナル駅、富山貨物駅、高岡貨物駅、金沢貨物ターミナル駅で可能である。



北陸地域のコンテナ取扱駅一覧(専用線の駅は除く)

凡例

- コンテナ・車扱の取扱駅  
(連絡会社線については、コンテナ取扱駅のみを表示しています。)
- コンテナのみの取扱駅
- ◆ 自動車代行駅
- ▲ コンテナ営業所
- コンテナセンター
- ORS
- 車扱のみの取扱駅
- 専用線のみの取扱駅

JR貨物(株)資料

県名	駅名	大型コンテナの取扱い			
		20ft コンテナ	30ft コンテナ	20ft ISO 規格 コンテナ	40ft ISO 規格 コンテナ
新潟県	黒井		●	●	●
	南長岡	●			
	新潟貨物ターミナル	●	●	●	
富山県	富山貨物	●	●	●	
	高岡貨物	●			
石川県	金沢貨物ターミナル	●	●	●	
福井県	南福井	●			
	敦賀港	●			
長野県	南松本	●			

JR貨物(株)資料

# 北陸地方の今後の国際物流の方向性

## グローバル化の進展

○特に東アジアとの準国内輸送化は、日本海地域が太平洋側に比べて初めて地理的優位性を持った。このチャンスを活かすことが最重要課題

○東アジアとの円滑な国際水平分業の維持発展を支えるシームレスな物流の形成を目指す

・物流産業の新規立地・機能拡大は、地域の雇用創出や地域活性化にも寄与

北陸の国際物流機能の改善

北陸の国際物流機能のPR

# 今後の具体的主要課題

## 【北陸の国際物流機能の改善】

物流センターの充実による効率化

国際航路網の充実

ワンストップ、リードタイムの短縮

手続き面の簡素化

信頼性を確保した物流サービスの構築 等

より便利に

よりスピーディかつ信頼性の高い

低コストな

## 【北陸の国際物流機能のPR】

地元港湾空港の利用促進

・北関東圏

・中京圏

・関西圏

# 北陸地方総合物流施策推進会議（参考）

**【設置目的】** 北陸地域の物流にかかる様々な課題について、関係者が問題意識の共有を図りながら、取り組む必要性の高い課題について、相互の連携の下に、施策を展開していくための意思疎通を図る場とするほか、本地域の物流問題全般について幅広く意見・情報交換を行う場とする。

**【構成員】** 北陸地方整備局、北陸信越運輸局、税関、農林水産省、経済産業省  
環境省、県、県警、経済団体、商工会議所 合計29団体

## 【検討経緯】

北陸地域のグローバルゲート機能強化と利活用の促進検討 (平成14年度)

物流コスト低減に向けた物流効率化検討 (平成15年度)

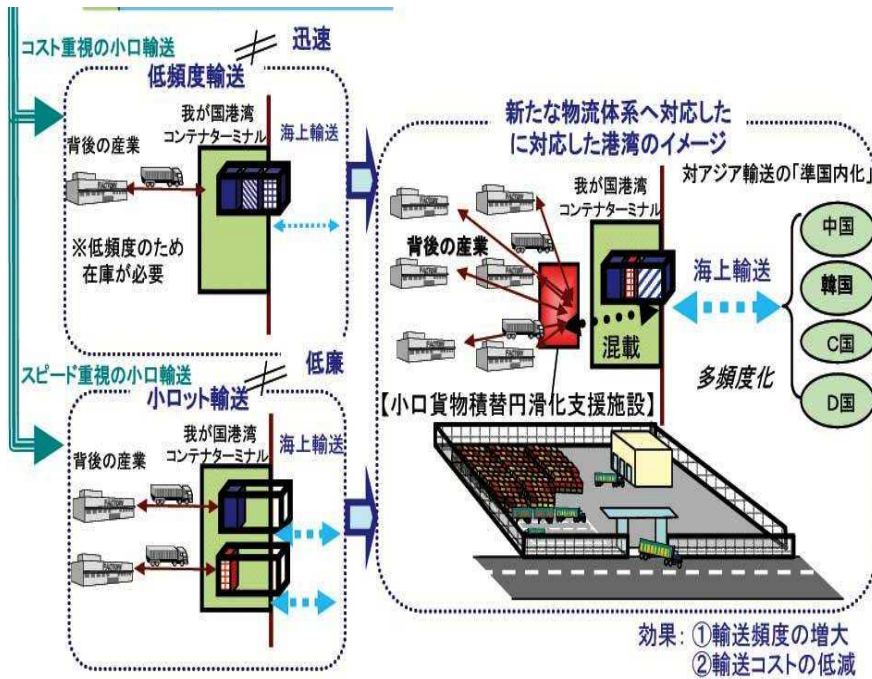
物流と道路の係わりを通じた物流効率化検討 (平成16年度)

東アジアSCMの形成に向けた方策 (平成17年度)

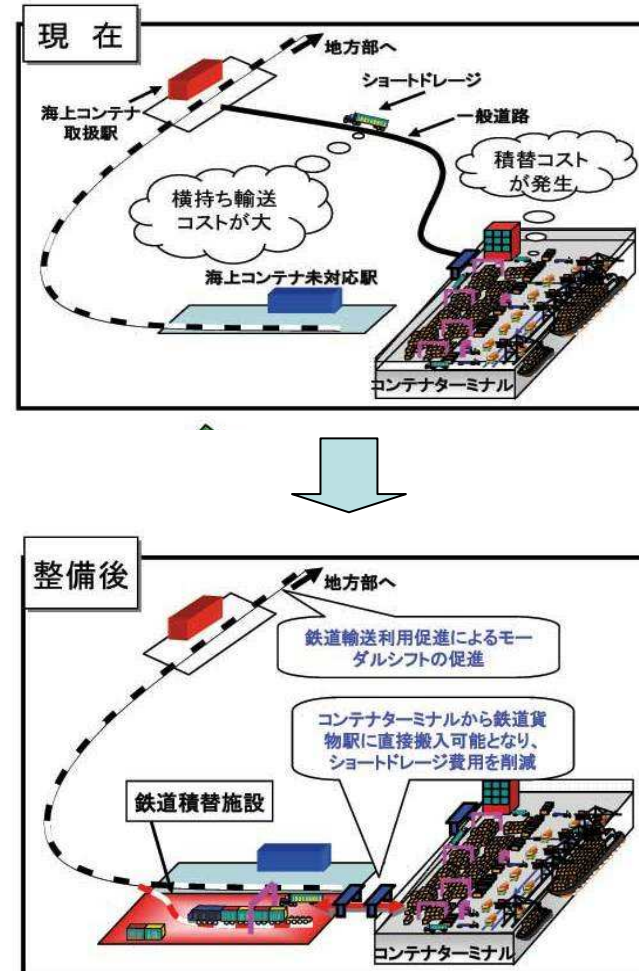
北陸地域の物流にかかる検討テーマの確認

# 国際物流拠点機能の高度化に必要な施設整備を支援例

## 小口貨物積替円滑化支援施設整備の補助制度



## 鉄道積替施設整備の補助制度



# 海上物流の基盤強化支援例

平成18年通常国会において成立した「海上物流の基盤強化を図るための港湾法等の一部を改正する法律」(平成18年法律第38号)には以下のような支援策が盛り込まれている。

